
Mitfahrt Mercedes-Benz S-Klasse: Die neue Messlatte

Von Jens Meiners, cen

Eines der wichtigsten Autos der Welt steht kurz vor der Markteinführung: Die S-Klasse von Mercedes-Benz gilt seit jeher als ultimatives Luxusauto und als globaler Maßstab in Bezug auf Sicherheit und Technologie. Am 2. September fallen die Hüllen. Wir hatten bereits die Gelegenheit, eine ausgedehnte Mitfahrt mit dem neuen Ausnahmefahrzeug zu erleben.

Noch immer leicht getarnt zeigt die S-Klasse Proportionen, die sich bruchlos an die Vorgängermodelle anschließen. Die lange Kühlerhaube mündet in einen Grill, der nicht kleiner geworden ist und ähnlich wie die überarbeitete E-Klasse gezeichnet ist. Die Türgriffe sind bündig ausgeführt, wie bei einem Tesla Model S, und die Rücklichter sind jetzt horizontal angelegt. Das Heck wirkt insgesamt straffer, und das ganze Fahrzeug gewinnt mit sparsam, aber markant gesetzten Linien an Kontur.

Eine kommende Maybach-Ableitung erhält am Kühlergrill die typischen vertikalen Lamellen, und die AMG-Version könnte sogar einen Zentralstern erhalten. Der Luftwiderstandsbeiwert hängt von Felgengedesign und Motorvariante ab. Die günstigste Variante beginnt bei geradezu sensationellen 0,22. Damit avanciert die S-Klasse abermals zum Vorreiter bei der Aerodynamik – wie schon der W126, der 1979 mit damals hervorragenden 0,36 aufwarten konnte.

So eindrucksvoll sich die S-Klasse im Stand ausnimmt, so bemerkenswert ist der Anblick einer abbiegenden oder wendenden S-Klasse – jedenfalls wenn sie mit dem gehobenen der beiden optionalen Allradlenksysteme ausgerüstet ist. Bei vergleichbaren Fahrzeugen kann die Hinterachse nur um wenige Grad einschlagen, aber die S-Klasse – und das ist eine Weltpremiere – erlaubt volle zehn Grad Einschlag.

Chefingenieur Jürgen Weissinger manövriert die große Limousine wie einen Kleinwagen durch ein enges Parkhaus: Es ist unglaublich, welche Parklücken und Ecken sich damit meistern lassen, ohne Lack und Felgen in Mitleidenschaft zu ziehen. Die Konkurrenz, bei der es die Zehn-Grad-Mitlenkung nicht gibt, spricht despektierlich von „Gabelstapler-Gefühl“. Für uns ist jedoch klar: Diese Option hebt die Manövrierbarkeit in der Stadt auf ein völlig neues Level. Bei hohem Tempo wiederum schlagen die Hinterräder leicht in Richtung der Vorderräder ein, um dem Fahrzeug bei sehr schnellen Spurwechseln Stabilität zu verleihen.

Die neue S-Klasse ist wie bisher in drei Radständen erhältlich: kurz, lang und Maybach. Die bündigen Türgriffe – je nach Markt gibt es auch konventionelle Bügel – öffnen das Portal in ein ungemein geräumiges Interieur. Ein Panoramadach ist optional, Lichteffekte am Himmel könnten später kommen, insbesondere im Maybach.

Doch schon die kleinste Variante bietet Platz im Überfluss und eine große Zahl anspruchsvoller Komfortmerkmale. Die Materialien sind weich und geschmeidig, die Ambientebeleuchtung ist großflächig, und die Benutzeroberflächen (mittlerweile in der 7. Digitalgeneration) wirken hochmodern. Dazu passen die neuen Lenkräder, wobei das Basislenkrad mit seinem kugelförmigen Pralltopf in hellen Farben besonders gut aussieht.

Direkt vor dem Fahrer sitzt ein großer und breiter Bildschirm, der Fahr- und Karteninformationen mit unübertroffener Klarheit anzeigt. Es wird durch ein sehr großes Head-up-Display ergänzt. Die Informationen scheinen weit vor dem Auto zu schweben, einschließlich Navigationsbefehlen und Pfeilen, die es nahezu unmöglich machen, noch

falsch abzubiegen. Dieses Head-up-Display betritt bereits den Bereich der Augmented Reality.

Das Kombiinstrument selbst kann Informationen in dreidimensionalem Format abbilden, was nicht nur eine Priorisierung ermöglicht, sondern sich vor allem als ungemein hochwertiger Effekt präsentiert. Das Auto überwacht übrigens ständig die Augen des Fahrers und kann den 3-D-Effekt entsprechend anpassen. Wird das Display nicht betrachtet, kehrt es zu einem 2-D-Modus zurück.

Zudem befindet sich zwischen Fahrer und Beifahrer ein riesiger, berührungsempfindlicher Zentralbildschirm. Auch er kann als weiterer, entscheidender Schritt in diesem Fahrzeugsegment betrachtet werden. Die hinteren Monitore, im Vorgängermodell wegen ihrer begrenzten Funktionalität und ihrer Langsamkeit ein Ärgernis, funktionieren jetzt perfekt.

Kommen wir zum Stil: Mercedes-Benz hat sich für feinziselierten Effekt anstatt für kühle Reduzierung entschieden, was durchaus zu Anspruch und Historie der Baureihe passt. Nur bei der Sprachausgabe geht es plötzlich so hemdsärmelig zu wie auf einem schwäbischen Bauhof: Grob werden Fahrer und Passagiere geduzt, und man kann nur wünschen, dass Mercedes-Benz den knapp 30 Sprachen, die das System beherrscht, schleunigst auch noch eine kultivierte Variante für den deutschen Heimatmarkt hinzufügt.

Mercedes-Benz will die sichersten Autos der Welt bauen, und die S-Klasse ist das Prunkstück der Marke. Dementsprechend gibt es eine Vielzahl von Assistenzsystemen, die das Auto theoretisch zur Autonomie des Level 4 befähigen, falls die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden. Es gibt bis zu 16 Airbags, darunter Gurt-Bags und separate Airbags, die sich von der Rücksitzlehne nach hinten entfalten – und zwar zweistufig, denn auch Kindersitze werden erkannt. Wenn die Sensorik einen bevorstehenden Seitenaufprall detektiert, kann die Karosserie in Sekundenbruchteilen um acht Zentimeter angehoben werden, um steifere Elemente der Struktur zu exponieren.

Die neue S-Klasse wird mit zwei Fahrwerkssystemen angeboten: einer Ein-Kammer-Luftfederung und dem optionalen E-Active-Body-Control-System, das sich wie ein Boot oder Motorrad in Kurven neigen kann. Die Straße wird mit einer Vielzahl von Kameras und Sensoren überwacht – und einem optionalen Matrix-LED-System mit 1,6 Millionen Mikrosiegeln pro Scheinwerfer, mit dem gleißend helles Licht blendfrei verteilt wird und potenzielle Gefahren und Hindernisse hervorgehoben werden können.

All dies sorgt für ein unglaublich ruhiges und entspanntes Fahrerlebnis. Was noch aussteht, ist der Eindruck hinter dem Lenkrad. Und hier gibt es die verschiedensten Antriebsoptionen, um praktisch jedem Fahrprofil gerecht zu werden. In Europa gibt es weiterhin die unglaublich effizienten Reihensechszylinder-Dieselmotoren; daneben bietet Mercedes V8-Motoren und einen Plug-in-Hybrid auf Sechszylinder-Basis an. Das AMG-Derivat erhält einen 4,0-Liter-V-8 mit über 600 PS, während der 6,0-Liter-V12 künftig der Maybach-Variante vorbehalten ist.

Warum keine vollelektrische S-Klasse? Hier hat Mercedes-Benz eine ganz andere Idee: Den EQS, etwas kompakter, extrem geräumig und noch futuristischer als die S-Klasse. Er zielt darauf ab, Tesla sowie den Taycan weit in den Schatten zu stellen. Genau wie die S-Klasse in ihrem eigenen Segment. Sie dürfte nicht weniger als die neue Messlatte sein. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



Noch leicht getarnt: Mercedes-Benz S-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Noch leicht getarnt: Mercedes-Benz S-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Noch leicht getarnt: Mercedes-Benz S-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Noch leicht getarnt: Mercedes-Benz S-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Noch leicht getarnt: Mercedes-Benz S-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Noch leicht getarnt: Mercedes-Benz S-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Noch leicht getarnt: Mercedes-Benz S-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Noch leicht getarnt: Mercedes-Benz S-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Noch leicht getarnt: Mercedes-Benz S-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Noch leicht getarnt: Mercedes-Benz S-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Noch leicht getarnt: Mercedes-Benz S-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Noch leicht getarnt: Mercedes-Benz S-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Dank mitlenkender Hinterachse leicht einzuaparken: Noch leicht getarnter Mercedes-Benz S-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Noch leicht getarnter Mercedes-Benz S-Klasse: Wenn die Sensorik einen bevorstehenden Seitenaufprall erkennt, kann die Karosserie in Sekundenbruchteilen um acht Zentimeter angehoben werden, um steifere Elemente der Struktur zu exponieren.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



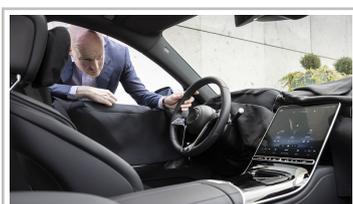
Noch leicht getarnt: Mercedes-Benz S-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Autor Jens Meiners mit dem noch getarnten Mercedes-Benz S-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Autor Jens Meiners wirft einen Blick in das teilweise noch abgedeckte Interieur der neuen S-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz S-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler